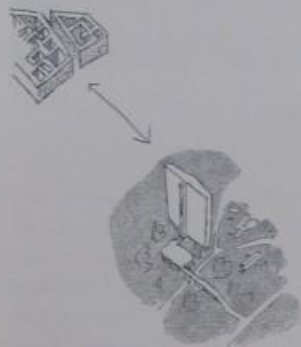


Miasto dla ludzi





Moderniści odrzucili miasto i przestrzeń miejską, zwracając swoją uwagę w stronę pojedynczych budynków. Ta ideologia wiodła prym od lat 60. XX wieku, a jej założenia do dziś wpływają na realizowane nowe projekty urbanistyczne. Nie ma skuteczniejszego sposobu zredukowania życia w przestrzeni publicznej niż modernistyczne zasady projektowania (schemat z Propos d'urbanisme Le Corbusiera — 1946, Täby, Szwecja; Melbourne, Australia; Nuuk, Grenlandia).



Samochody wtargnęły do miast w ogromnej ilości około 1960 r., dając początek ograniczeniom warunków niezbędnych ludziom do uczestniczenia w życiu miasta. Skala i natura uchybień związanych z tą inwazją jest tak duża, że niemal niemożliwe jest uświadomienie sobie, jak szkodliwe dla jakości miast było pojawienie się w nich samochodów (Włochy, Irlandia, Bangladesz).



zachęcanie rowerzystów: przykład Kopenhagi

Potoki podróży do i z Kopenhagi (praca, nauka) (2008).



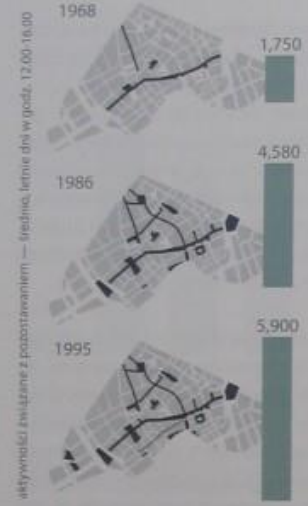
Przez lata Kopenhaga zachęcała do zwiększenia ruchu rowerowego. Dziś sieć doskonałych dróg rowerowych jest podstawą bezpiecznego i efektywnego alternatywnego systemu transportowego. W 2008 roku rowerzyści stanowili 37% wszystkich przejazdów do i z miejsca pracy lub nauki; cel to 50%.



Rozwój specyficznej kultury rowerowej jest widocznym wynikiem wieloletniej polityki zachęcania mieszkańców Kopenhagi do jeżdżenia na rowerze. Rower stał się ważną częścią codziennych aktywności dla wszystkich grup społecznych. Więcej niż 50% mieszkańców miasta dojeżdża do pracy rowerem.



lepsza przestrzeń miejska, więcej życia w mieście: przykład Kopenhagi



W 1962 r. rozpoczęto w Kopenhagdzie proces powiększania obszaru wyłączanego z ruchu samochodowego. Badania „Przestrzeń publiczna — życie publiczne”, przeprowadzone w 1968, 1986 i 1995 r. dowodzą, że skala aktywności związanych z pozostawianiem wzrosła czterokrotnie w badanym okresie. Im więcej przestrzeni przeznacza się pod ten cel, tym więcej użytkowników z nich korzysta. U góry po prawej: Strødet, kopenhaska ulica przed i po wprowadzeniu priorytetu dla pieszych w 1992 r. Po prawej: Nyhavn, przekształcone w ulicę pieszą w 1980 roku.



lepszą przestrzeń miejską, więcej życia w mieście: przykład Melbourne

Ruch pieszy w Melbourne



W latach 1993-2004 w Melbourne w Australii przeprowadzono zakrojony na szeroką skalę program poprawy warunków życia w mieście. Badania z 2005 roku pokazują wzrost liczby pieszych o 39% w porównaniu z rokiem 1993, ponadto liczba osób pozostających dłużej w centrum potroiła się. Poprawa warunków służyła bezpośrednio zaproszeniu do zwiększenia aktywności w mieście.¹¹

Federation Square jest jedną z nowych, świetnie działających przestrzeni miejskich w Melbourne, zaś wiele zapomnianych zaułków i podwórek zostało przekształconych w przestrzenie sprzyjające pozostawaniu w mieście. Melbourne podjęło wiele imponujących działań zapraszających mieszkańców do korzystania z ich miasta.



aktywności konieczne, opcjonalne i społeczne

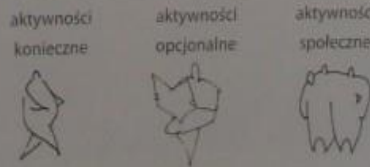
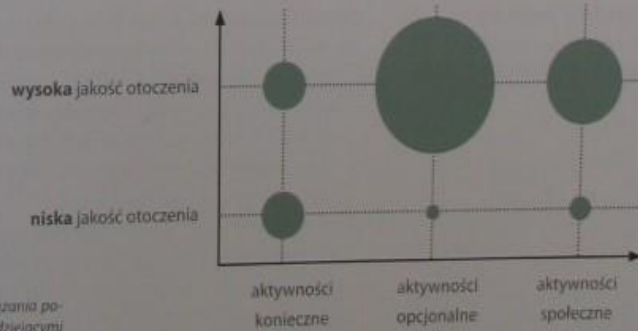
Aktywności konieczne są niezbędnymi, niezależnymi od naszej woli czynnościami codziennymi. W ich przypadku nie mamy wyboru.



Aktywności opcjonalne — to rekreacja i zabawa. Jakość miasta jest warunkiem rozstrzygającym dla tej ważnej grupy ludzkich aktywności.



Aktywności społeczne to wszelkiego rodzaju kontakty międzyludzkie — zachodzą wszędzie tam, gdzie w przestrzeni miejskiej są ludzie.



Graficzne przedstawienie powiązania pomiędzy jakością przestrzeni i dziejącymi się w niej aktywnościami. Poprawa jakości przestrzeni daje w szczególności wzrost aktywności opcjonalnych. Wzrost poziomu aktywności zachęca do znaczącego zwiększenia aktywności społecznych.

„człowiek największą radością człowieka“

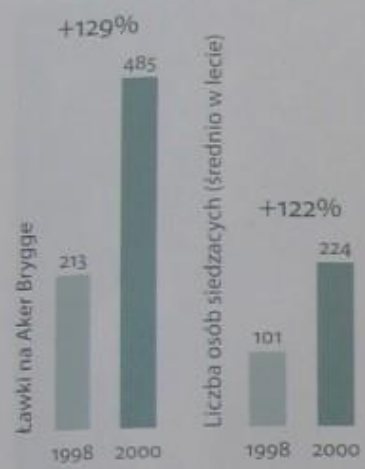


Po przekształceniu New Road w ulicę z priorytetem dla ruchu pieszego w Brighton (Wielka Brytania), ruch pieszych wzrósł o 62%, zaś liczba aktywności związanych z pozostawaniem w przestrzeni publicznej zwiększyła się o 600%. Zdjęcia pokazują New Road przed i po interwencji.¹⁴

Zasadność tego rodzaju zmian potwierdziły dwa duże badania przeprowadzone w 1994 i 2004 roku; dowiodły one ścisłego związku wzrostu aktywności ludzi i ruchu pieszych z różnorodnymi rozwiązaniami wprowadzonymi w publicznej przestrzeni miasta. W centrum Melbourne ruch ten zwiększył się w ciągu tygodnia o 39 proc. w ciągu dnia, a dwukrotnie



więcej ławek, więcej siedzących: przykład Aker Brygge, Oslo



Skromniejsze formy zaproszenia również mogą odnieść wymienny skutek. Podwojenie liczby miejsc siedzących w Aker Brygge w Oslo zwiększyło o drugie tyle liczbę osób przysiadających w tej okolicy.¹⁵

Proste zmiany, takie jak choćby wymiana ławek na nabrzeżu Aker Brygge w Oslo (Norwegia), mogą znacząco zmienić sposób użytkowania przestrzeni. W 1998 roku wymieniono stare ławki na nowe, zwiększając ilość miejsc do siedzenia o 129%. Badania przeprowadzone przed wymianą

społeczne pole widzenia



0.5 m

2 m

5 m

7.5 m

10 m

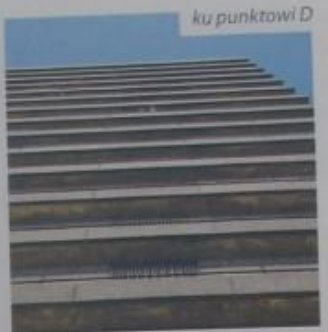
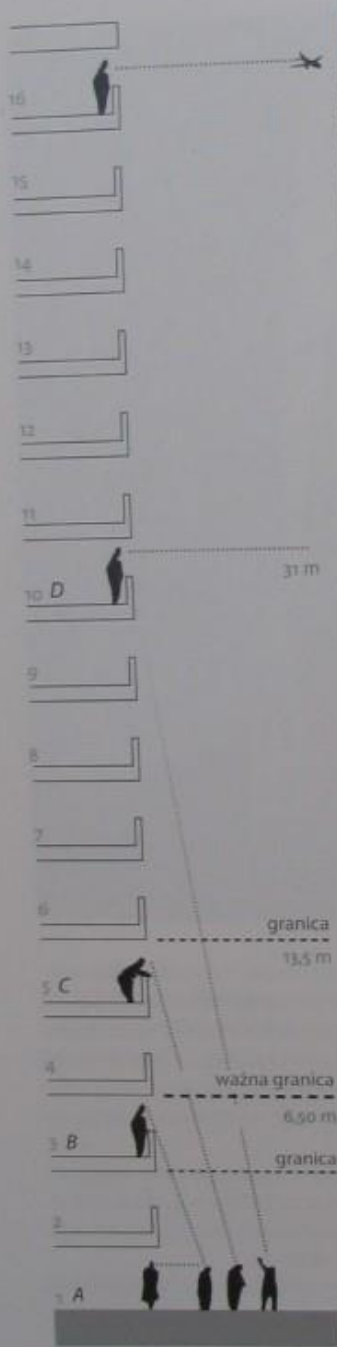
20 m

50 m

80 m

100 m

zmysły i budynki wysokie



architektura 5 km/h – 60 km/h



5 km/h (3 mph)



60 km/h (37 mph)



5 km/h (3 mph)



60 km/h (37 mph)

Skala 5 km/h to małe przestrzenie, małe znaki, bogactwo detali i bliskość ludzi. Skala 60 km/h to wielkie przestrzenie, wielkie znaki i brak detali. Przy tej prędkości nie da się zobaczyć detali ani ludzi.

otoczeniu. Mają czas i czerpią przyjemność ze studiowania szczegółów budynków wokół siebie, jak również obserwowania gór w oddali. Podobnie sami ludzie mogą dostarczać sobie wzajemnie różnych odczuć zarówno z oddali, jak i z bliska.

Architektura pięciu kilometrów na godzinę bazuje na bogactwie wra-

Wenecja to miasto w skali 5 km/h — z małymi przestrzeniami, eleganckimi znakami, ładnymi detalami i rzeszami ludzi. To miasto, które daje bogactwo doznań i wrażeń zmysłowych.



Dubaj to miasto w głównej mierze w skali 100 km/h — wielkie przestrzenie, wielkie znaki, wielkie budynki i wysoki poziom hałasu.



mały dystans/silne odczucia — duży dystans/wiele odczuć



0–45 cm:
dystans intymny



45–120 cm:
dystans indywidualny



1,2 m–3,7 m:
dystans społeczny



Powyżej 3,7 m:
dystans publiczny

mała skala to urozmaicone, intensywne i „cieple” miasta



Intensywny, pełen ciepła kontakt między ludźmi odbywa się na krótkich dystansach. Małe przestrzenie i niewielkie odległości dają wrażenie pełnego ciepła, intensywnego środowiska miejskiego — niezależnie od pogody. (Kioto, Japonia; Perth, Australia; Farum, Dania).



Wielkie przestrzenie i duże budynki oznaczają anonimowe, w formalne i zimne środowisko miejskie.





Pomieszanie skali w Wenecji. Współczesna technologia pozwala nam budować wielkie struktury, jednocześnie mieszając zrozumienie ludzkiej skali (wycieczkowiec widziany z Via Garibaldi, Wenecja, Włochy).



Zmiana skali nad rzeką Singapur. Stare cztero- i pięciokondygnacyjne budynki zderzają się z nowymi drapaczami chmur. Łatwo sobie wyobrazić, że te dwie różne typologie to tak naprawdę domy dla dwóch różnych gatunków ludzi. Nie dziwi fakt, iż większość aktywności nad rzeką ma miejsce przed niskimi budynkami.



Ilość parkujących i poruszających się samochodów znacząco przyczyniła się do dezorientacji w sprawach dotyczących relacji skali w miastach.

Realizacja architekta Raptha Erskine'a pokazuje jego mistrzostwo w projektowaniu zarówno w dużej jak i małej skali (Byker, Newcastle, Anglia).

Kolejną grupą budynków, w której zrozumienie problematyki ludzkiej skali jest zawsze widoczne, są centra handlowe, parki rozrywki, restauracje i hotele nadmorskie, gdzie komfortowe warunki dla ludzi decydują o ich komercyjnym sukcesie. Te przykłady pokazują, że można świadomo-



wielkie budynki — mali ludzie

Brak zrozumienia i szacunku dla ludzkiej skali wpływa na większość nowych miast i dzielnic. Budynki i przestrzenie miejskie stają się coraz rozleglejsze, ale ludzie, którzy mają z nich korzystać, pozostają w dalszym ciągu mali.

(La Defense, Paryż; Euralille, Lille, Francja; Brasilia, Brazylia)



życie w mieście — samonapędzający się proces







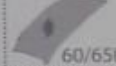

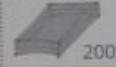










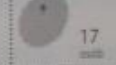
Nic się nie dzieje, ponieważ nic się nie dzieje, ponieważ nic...
(nabrzeże w Tuborgu, Kopenhaga).



Życie w mieście to samonapędzający się proces. Coś się dzieje, ponieważ coś się dzieje, ponieważ coś się dzieje... Gdy tylko dzieci rozpoczną zabawę, zachęca to więcej uczestników do włączenia się. Podobne procesy zachodzą w przypadku aktywności dorosłych. Ludzie przychodzą tam, gdzie są inni ludzie.



Nowe dzielnice mieszkalne nie są gęsto zaludnione. Sto lat temu na takich samych powierzchniach mieszkało siedmiokrotnie więcej osób.¹

	1900 stare dzielnice miejskie	2000 nowe dzielnice miejskie (duża intensywność)	2000 nowe dzielnice miejskie (mała intensywność)	2000 nowe dzielnice miejskie (przedmieścia)
średnia wielkość gospodarstwa	 4	 1.8	 2	 2.2
średnia powierzchnia mieszkania na 1 mieszkańca	 10/110	 60/650	 60/650	 60/650
intensywność zabudowy	 200%	 200%	 25%	 20%
liczba mieszkań na 1 hektar	 475	 155	 21	 8
liczba mieszkańców na 1 hektar	 2,000 osób	 280 osób	 42 osób	 17 osób

To ważne, aby gromadzić ludzi i wydarzenia, jednak w nowych dzielnicach mieszkalnych istnieje zbyt dużo zbyt wielkich przestrzeni zewnętrznych. Procesy stymulujące życie miejskie nie mają szans się pojawić.



Życie miasta jest kwestią ilości i jakości. Sama gęstość zabudowy niekoniecznie zapewni życie na ulicach. Mimo że wiele osób mieszka i pracuje w budynkach o dużej intensywności, otaczające je przestrzenie miejskie są ciemne i złowrogie (Dolny Manhattan, Nowy Jork).



dłuższe pozostawanie na zewnątrz to miasta pełne życia



Badanie aktywności na zewnątrz na kanadyjskich ulicach osiedlowych. Aktywności „w ruchu” stanowią więcej niż połowę wszystkich aktywności, ale trwają bardzo krótko. Aktywności związane z pozostawaniem trwają średnio dziewięć razy dłużej i stanowią 89% życia na ulicy.⁴



Wykres pokazuje średnią liczbę osób, które pozostają na dwóch nowowytworzonych placach — w Kopenhadze i Oslo, w letnie dni, pomiędzy 12.00 i 16.00.

U góry po prawej: piesi przemykają przez plac między stacją metra i centrum handlowym w mniej niż minutę (Plac Kaya Fiskersa, Ørsted, Kopenhaga).

U dołu po prawej: poziom aktywności na tym placu w przeciętny letni dzień jest 10-krotnie większy, ponieważ ludzie zachęca się do spacerowania i pozostania tutaj (Bryggetorget, Oslo).⁷





rozmowa przy



wchodzenie i wychodzenie



poruszanie się wzdłuż



stanie przy



krótka przerwa przed



stanie w drzwiach



zakupy przed



interagowanie z



zaglądnianie do gablot z



siedzenie na



siedzenie przy



zaglądnianie do i wyglądanie z

wąskie fronty — wiele drzwi



W czasach gdy Wietnam był francuską kolonią, przepisy w Hanoi zapewniały małą szerokość frontu i wiele drzwi. Tę zasadę warto zalecać nowym projektom (Slusehalmen, Kopenhaga, 2007-2009).

Na całym świecie na ulicach handlowych można odnaleźć ten sam rytm: 15-20 sklepów na długości 100 metrów oznacza pojawiające się co cztery-pięć sekund nowe wrażenia dla pieszych (Czangcza, Chiny; Middlesbrough, Wielka Brytania; Nowy Jork).



miękkie i twarde krawędzie

Skala i rytm

Skala 5 km/h, kompaktowa i interesująca, z wąskimi frontami i wieloma drzwiami.

Skala 60 km/h jest dobra dla kierowców samochodów w ruchu, lecz nie dla pieszych.



5 km/h



lub 60 km/h

Przezroczystość

Chodzenie po mieście jest atrakcyjniejsze dla pieszych, gdy mogą oglądać wystawy sklepowe i to, co dzieje się wewnątrz. To działa w obie strony.



Otwarte



lub zamknięte

Doznania dla wielu zmysłów

Wszystkie nasze zmysły są aktywne, gdy jesteśmy blisko budynków, które zapewniają interesujące wrażenia i możliwości.

Osiem plakatów nie inspiruje.



Interaktywne



lub pasywne

Faktura i detale

Budynki w mieście zapewniają atrakcję dla pieszych idących wolno. Ciekawe partery mają fakturę, dobre materiały i bogactwo detali.



Interesujące



lub nudne

Zróżnicowane funkcje

Wąskie fronty i wiele drzwi, wzbogacone przez różnorodność funkcji, dają wiele punktów wymiany pomiędzy wnętrzem i zewnętrzem oraz wielu różnych doświadczeń.



Zróżnicowane



lub jednolite

Pionowe rytmy fasad

Partery z pionową artykulacją sprawiają, że chodzenie wzdłuż nich jest ciekawsze. Wydają się również krótsze w porównaniu z fasadami z artykulacją poziomą.

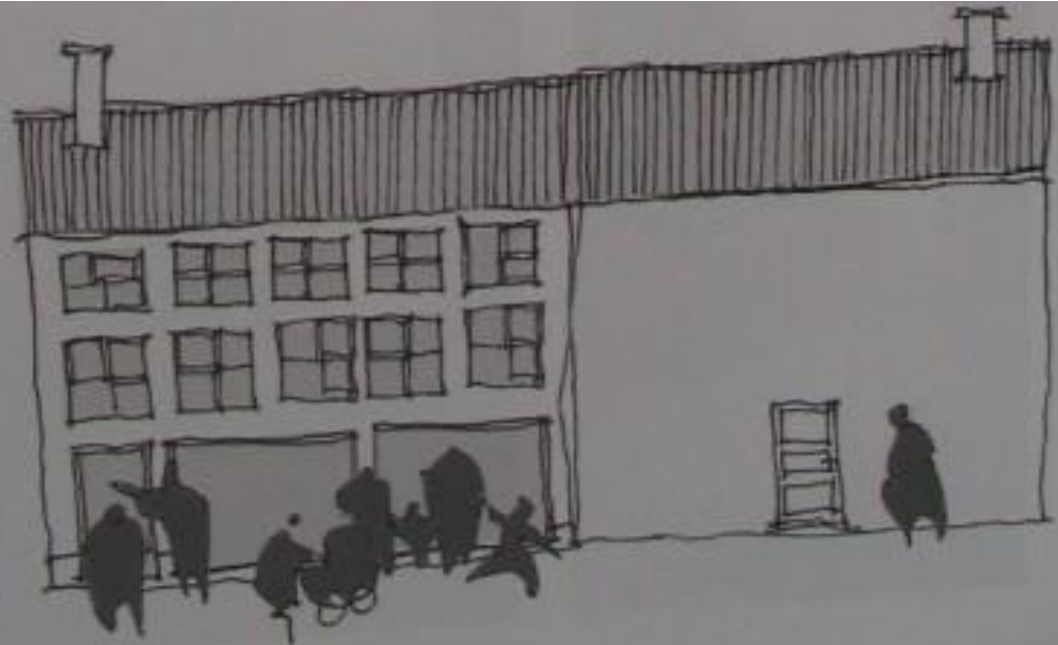


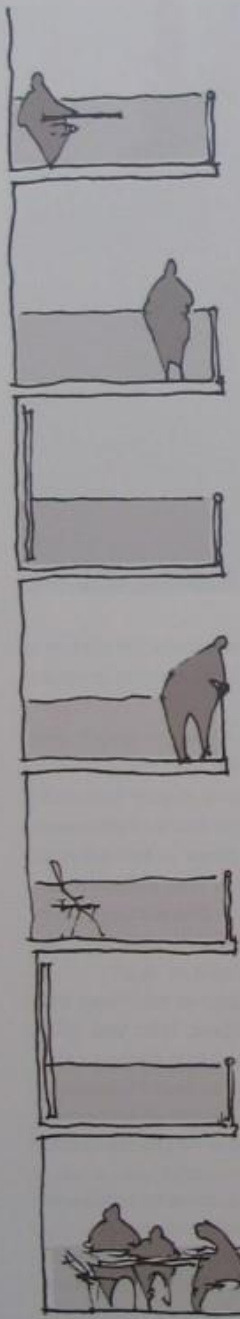
Pionowe



lub poziome

Badanie przeprowadzone w 2003 roku na ulicach handlowych Kopenhagi pokazuje, że poziom aktywności przed aktywnymi frontami jest znacznie większy niż przed pasywnymi.¹¹





Badania nowych dzielnic mieszkalnych Kopenhagi przeprowadzone w 2003 roku pokazują, że aktywności na i wokół zewnętrznej przestrzeni półprywatnej przed mieszkaniami na parterach stanowią ponad połowę wszystkich aktywności na zewnątrz, nawet jeśli mieszkający na parterach stanowią jedynie 1/4 wszystkich mieszkańców.



aktywności w przedostatnich piętrach

aktywności w innych miejscach

dobry transport publiczny i dobra przestrzeń miejska — sprawy nierozdzielnie ze sobą związane

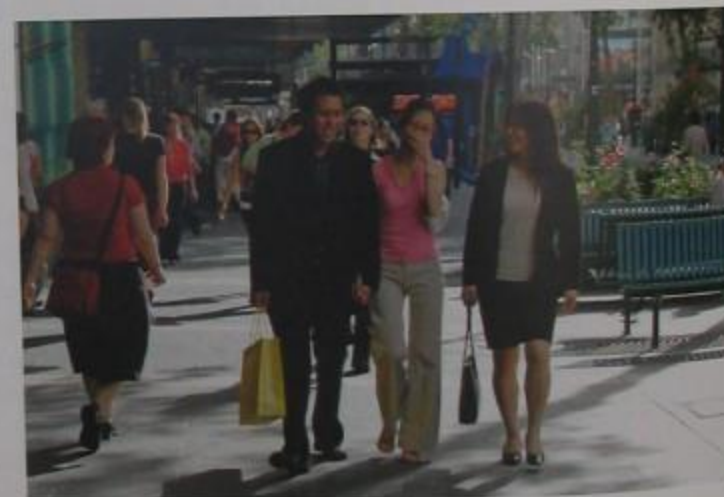
Możliwość wygodnego chodzenia i jeżdżenia to bardzo ważne aspekty jakości zbiorowego transportu, podobnie jak jakość ścieżek dojścia i komfort na przystankach (przystanek autobusowy, San José, Kostaryka i dojeżdżający kolejką w Kapsztadzie, RPA)

Poniżej: tramwaj we Fryburgu Bryzgowijskim w Niemczech pokazuje możliwe korzyści.





ćwiczenia jako naturalna część codzienności



Gdy chodzenie i jeżdżenie na rowerze staje się naturalną częścią codziennego rytmu dnia, rezultatem jest lepsza jakość życia i samopoczucie ludzi. I w konsekwencji nawet większe zyski dla całego społeczeństwa.

Przechodzenie przez ulicę powinno być prawem człowieka, nie zaś czymś, o co człowiek musi prosić (sygnalizacja uruchamiana przyciskiem na skrzyżowaniu w Australii i przyjazna informacja w Chinach).



czas na bezpośrednie połączenia



Architekci, jak wszyscy, nie przepadają za koniecznościami obchodzenia (Szkoła Architektury w Kopenhadze).



Ludzką zdolność do znajdowania najkrótszej możliwej drogi można zaobserwować po śladach na śniegu, na placach i ścieżkach wydeptanych na trawnikach w pobliżu uniwersytetów (plac Ratuszowy, Kopenhaga, Dania; Uniwersytet Harvarda, Cambridge, Massachusetts, Stany Zjednoczone).

U dołu, po prawej: nawet długi spacer wydaje się krótki, gdy idzie się krętą ulicą, na której jest na co patrzeć (Kartagina, Kolumbia). U dołu, po lewej: marsz wydaje się nie mieć końca, gdy droga ma długą, męczącą perspektywę, pozbawioną zachęt po drodze (Ørestad, Kopenhaga).



Sama myśl o niej jest męcząca, jeszcze przed wyruszeniem w drogę.

I na odwrót: trasa może być podzielona na krótkie odcinki, gdzie ludzie mogą iść od placu do placu, co naturalnie przełamuje monotonię; albo wzdłuż ulicy, która ciekawie się wiję, cały czas zapraszając dalej. Kręta ulica nie musi być bardzo kręta, by uniemożliwić idącemu daleki wgląd, ale cały czas prowadzić do narożników i zakrętów, gdzie otwierają się nowe widoki.

